



ข่าวประชาสัมพันธ์

วิศวะมหิดล ร่วมกับ สวทช. และ ม.ธรรมศาสตร์ จัดงานเสวนา “ฝ่าแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาและสถานีธรรมศาสตร์รองรับรถไฟฟ้าสายสีแดง”

สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) โดยการสนับสนุนจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ร่วมกับ มหาวิทยาลัยมหิดล และมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จัดงานเสวนา “ฝ่าแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาและสถานีธรรมศาสตร์รองรับรถไฟฟ้าสายสีแดง” เจาะลึกเปิดแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ในเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ส่วนต่อขยาย) ดลิ่งชัน-ศาลายาและ รังสิต-ธรรมศาสตร์ มูลค่า 16,772 ล้านบาท พร้อมศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่และการเชื่อมต่อระบบคมนาคม พัฒนาเมืองเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนและรองรับการขยายตัวของชุมชนเมืองเพื่อรองรับรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งคาดว่าจะเริ่มงานก่อสร้างกลางปี 2563 ใช้เวลา 36 เดือน กำหนดแล้วเสร็จกลางปี 2566

ผศ.ดร.จักรกฤษณ์ ศุทธากรณ์ คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ประธานเปิดงาน กล่าวว่า การพัฒนาโครงการคมนาคมด้านระบบรางในประเทศไทย ทำให้เกิดความต้องการผู้เชี่ยวชาญและบุคลากรด้านระบบขนส่งทางรางเพิ่มอีกกว่า 20,000 คน ในระยะเวลา 4 ปี ข้างหน้า เมื่อระบบรถไฟรางคู่ รถไฟฟ้าและรถไฟความเร็วสูงแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ในปัจจุบัน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล โดยกลุ่มสาขาวิชาโลจิสติกส์และระบบขนส่งทางราง เร่งผลิตบุคลากรรองรับการขนส่งระบบราง **เปิดการเรียนการสอนในระดับปริญญาโท 2 หลักสูตร** ได้แก่ หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาโลจิสติกส์และโซลูชัน เป็นสหวิทยาการที่บูรณาการศาสตร์ด้านวิศวกรรมและการบริหารจัดการเข้าด้วยกัน และหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาระบบขนส่งทางราง (หลักสูตรนานาชาติ) เป็นหลักสูตรระยะ 2 ปี **ศาลายานับเป็นพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพสูง** นอกจากมีส่วนต่อขยายสายสีแดงอ่อน ดลิ่งชัน - ศาลายาแล้ว ในอนาคตยังมีอีก 5 โครงการคมนาคมขนส่งด้วย ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ถนนวงแหวนรอบที่ 3 , โครงการรถไฟความเร็วสูง ลงสู่ภาคใต้ , โครงการนำร่อง คลองมหาสวัสดิ์ เชื่อม-ลัด-ราง-เร็ว , โครงการต่อขยายถนนยกระดับบรมราชชนนี , โครงการถนนนครินทร์ - ศาลายา เป็นต้น

ในโอกาสนี้ ทางคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดลและมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้ดำเนินการวิจัยศึกษาการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาและสถานีธรรมศาสตร์ หรือ Transit Oriented Development (TOD) ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่เมืองหรือชุมชนแบบผสมผสานที่เป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลายทั่วโลก โดยศึกษาถึงรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เส้นทาง การสัญจร ทั้งการเดินทาง การเดินทางโดยใช้เครื่องยนต์และไม่ใช้เครื่องยนต์ มุ่งให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและประชาชน ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้เกิดประโยชน์สูงสุด ยั่งยืน สอดคล้องกับวิถีชีวิตวัฒนธรรมและเศรษฐกิจ ตลอดจนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในบริบทโลก ทั้งนี้ เห็นว่าในอนาคตประเทศไทยควรเร่งผลักดัน พ.ร.บ.การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ให้สามารถออกเป็นกฎหมายได้ใน 1-2 ปีข้างหน้า เพื่อส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มทางรายได้และเสริมศักยภาพการพัฒนาเมืองในประเทศไทยอีกด้วย

นายนคร จันทศร ที่ปรึกษาผู้อำนวยการ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) กล่าวว่า จากมติ ครม.เมื่อต้นปี 2562 เห็นชอบโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองส่วนต่อขยายสายสีแดง 2 โครงการ วงเงินลงทุนส่วนต่อขยายรวม 16,772.58 ล้านบาท ซึ่งจะเป็นรถไฟฟ้าวิ่งบนรางขนาด 1 เมตร เดินรถด้วยระบบไฟฟ้าที่จ่ายไฟเหนือหัว (Overhead feeding system) วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. เมื่อแล้วเสร็จจะเติมเต็มโครงข่ายของสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ดลิ่งชัน ซึ่งจะเปิดให้บริการภายในเดือน ม.ค. 2564 ทำให้การเดินทางเชื่อมต่อในกลางกรุงเทพฯกับชานเมืองด้านทิศเหนือ ไปยังพื้นที่ จ.ปทุมธานี และตะวันตกไปยัง จ.นครปฐม สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยมีสถานีกลางบางซื่อเป็นจุดเชื่อมต่อ

ส่วนต่อขยายแยกเป็น **สายสีแดงอ่อน ช่วงดลิ่งชัน-ศาลายา** ระยะทาง 14.8 กม. วงเงิน 10,202.18 ล้านบาท ประกอบด้วยการสร้างสถานีเพิ่ม 4 สถานี ได้แก่ สถานีนิมพลี สถานีกาญจนาภิเษก สถานีศาลาธรรมสพน์ และสถานีศาลายา ส่วน **สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์** ระยะทาง 8.84 กม. วงเงิน 6,570.40 ล้านบาท มีการก่อสร้างสถานีเพิ่ม 4 สถานี ได้แก่ สถานีคลองหนึ่ง สถานีเชียงรากน้อย สถานีมหาวิทยาลัยกรุงเทพที่สร้างเพิ่มใหม่ และสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ผศ.ดร.วศพร เตชะพีรพานิช รองหัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล กล่าวว่า ผลการศึกษาและวิจัยพื้นที่รอบสถานีศาลายาเพื่อรองรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง พบว่า ในอนาคตตำบลศาลายามีแนวโน้มที่จะมีประชากรและผู้สัญจรเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกันด้านคมนาคม และการบูรณาการพื้นที่ให้เป็นประโยชน์ จึงมีแผนการศึกษาพัฒนาและดำเนินการ 3 โครงการ คือ **โครงการที่ 1 การศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Study of Transit – Oriented Development)** โดยดำเนินการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน ข้อมูลประชากรและพื้นที่ การออกแบบพื้นที่ตามเกณฑ์ TOD Standard 4 หมวด คือ การเดิน, จักรยาน, การเชื่อมต่อ และระบบขนส่งรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยผลการศึกษาได้เสนอแนะการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีใน 2 ระยะ (ตามแผนที่) ดังนี้



ในระยะที่ 1 (ก่อนการประกวดราคารถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน)

1. มหาวิทยาลัยมหิดล จัดทำทางข้าม ทางเดินและทางจักรยานพร้อมที่จอด เชื่อมจากมหาวิทยาลัยมายังสถานีศาลายา
2. เทศบาลตำบลศาลายา / กรมทางหลวงชนบท / สก.พุทธมณฑล รวมจุดเชื่อมต่อรถโดยสารสาธารณะให้ อยู่บริเวณด้านหน้าสถานี และปรับปรุงป้ายรถโดยสารประจำทาง และจัดทำจุดจอด รับ-ส่ง ผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ
3. กรมทางหลวง / กรมทางหลวงชนบท ปรับปรุงทางเท้าและป้าย บนถนนหลักถนนพุทธมณฑลสาย 4 และถนน 3004
4. เทศบาลตำบลศาลายา ปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยานในพื้นที่สถานีให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกวัยและสร้างทางเดิน และทางจักรยานริมคลองมหาสวัสดิ์

ในระยะที่ 2 (หลังการประกวดราคาก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน)

5. กรมทางหลวงชนบท ปรับปรุงการเชื่อมต่อถนน ทล 4006 กับถนนเลียบทางรถไฟ รวมทั้งติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
6. การรถไฟแห่งประเทศไทย ปรับปรุงพื้นที่ด้านหน้าสถานี ให้เป็นพื้นที่สีเขียว มีทางเดินร่มเงา มีลานกิจกรรม รวมถึงปรับปรุงแนวพื้นที่ด้านข้างสถานีเป็นที่จอดรถ และพื้นที่พาณิชยกรรม
7. การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำทางข้ามด้านหน้าและด้านหลังสถานี เพื่อเชื่อมต่อชุมชนโดยรอบ
8. การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำทางกลับรถทั้ง 2 ด้านบนถนนเลียบทางรถไฟ เพื่อความคล่องตัวในการจราจร
9. การรถไฟแห่งประเทศไทย / กรุงเทพมหานคร เพิ่มโครงข่ายทางถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนทวีวัฒนาและถนนเลียบทางรถไฟ
10. สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ / เทศบาลตำบลศาลายา ปรับปรุงทางเข้าหลักของสถานีรถไฟ ให้เป็นเส้นทาง การเดินและทางจักรยาน และเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์
11. สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ปรับปรุงการใช้พื้นที่ให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่
12. สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ / กรมทางหลวง เพิ่มโครงข่ายการเดินรถ เชื่อมต่อถนนพุทธมณฑลสาย 4 เข้าสู่ ถนนเลียบทางรถไฟ

โครงการที่ 2 แนวทางการพัฒนาการเดินทางในพื้นที่ชานเมืองโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Enhancing Suburban Mobility Using Public Transportation) โดยดำเนินการศึกษาพฤติกรรมของผู้สัญจรผ่านเขตพื้นที่ตำบลศาลายา และศึกษาถึงการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ ในมุมมองผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงศึกษาและวิเคราะห์ความสามารถของระบบขนส่งสาธารณะในตำบลศาลายา มีดังนี้ **1. การพัฒนาจุดเชื่อมต่อรถสาธารณะ** พื้นที่ที่เหมาะสมต่อการพัฒนา คือ พื้นที่ซึ่งอยู่ติดกับเขตสถานีรถไฟศาลายาด้านทิศใต้ ซึ่งเป็นของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ สามารถเข้า - ออก ได้สะดวกทั้งสองทิศทาง **2. ปรับปรุงการให้ข้อมูลการเดินทาง** เพื่อให้ผู้โดยสารเข้าใจได้ง่ายและสามารถใช้ได้ทั้งแบบออฟไลน์และออนไลน์ โดยคณะผู้วิจัยฯ ได้ออกแบบแผนผังเส้นทางการเดินรถสาธารณะในบริเวณพื้นที่ศาลายาไว้แล้ว **3. ปรับปรุงโครงสร้างในการให้สัมปทานและการบริหารจัดการการเดินทางรถสาธารณะ** เพื่อตัดวงจรป้อนกลับเชิงลบ โดยคณะผู้วิจัยฯ เสนอให้มีการสนับสนุนในรูปแบบเงินทุน ภาษี หรือปัจจัยในการดำเนินการอื่นๆ **4. ออกนโยบายส่งเสริมการใช้รถสาธารณะที่เป็นรูปธรรม** ทำให้ผู้ใช้เห็นว่าการรถสาธารณะเป็นทางเลือกที่ดีกว่าและมีค่าใช้จ่ายถูกกว่ารถส่วนตัว โดยจะเพิ่มความถี่ในการเดินรถสาธารณะ จัดการเดินทางให้มีตารางที่แน่นอน รวมถึงการปรับปรุงการให้บริการ โดยพัฒนาเรื่องความสะดวกที่หนึ่ง การขับขี่ของพนักงานขับรถ ความเป็นสบาย

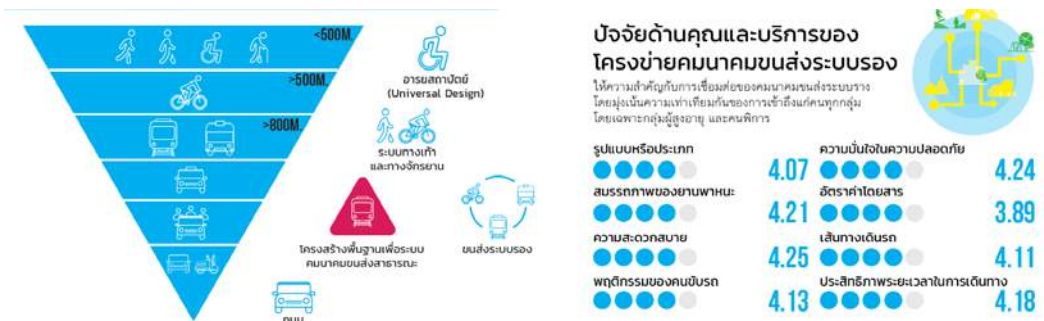


โครงการที่ 3 การศึกษาแนวทางการพัฒนาเส้นทางสัญจรปราศจากสิ่งกีดขวางสู่ระบบรางของชุมชน (The Barrier – Free Railway Feeder Pathway For Community Development) สภาพพื้นที่ศาลายาถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่งโดยแนวเส้นทางรถไฟสายใต้ ซึ่งการพัฒนาโครงข่ายถนนและการใช้ประโยชน์ที่ดินของทั้ง 2 ฝั่ง มีความแตกต่างกัน ส่งผลให้บางพื้นที่มีข้อจำกัดด้านการเดินทาง และขาดการเชื่อมต่อการคมนาคมภายนอก โดยผลการศึกษาเสนอแนะแนวทาง ดังนี้ **1. แผนการพัฒนาเส้นทางสัญจรพื้นที่ศาลายา** การสำรวจพื้นที่ แบ่งเป็น 3 ระยะ การดำเนินงาน **ระยะสั้น (เร่งด่วน)** ปรับปรุงเส้นทางนำร่องมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตามตัวชี้วัด Mobility **ระยะกลาง** ปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางพื้นฐานเชื่อมต่อทั้งหมด เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามตัวชี้วัด Mobility **ระยะยาว** ปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมต่อระดับชุมชนทั้งหมดและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยมุ่งเน้นการพัฒนาตามตัวชี้วัด Mobility และ Attractiveness **2. การจำกัดจำนวนรถบรรทุกที่วิ่งผ่านพื้นที่** โดยเปลี่ยนเส้นทางรถบรรทุกให้ใช้เส้นทางพหลโยธินสายสีเขียว 5 เป็นหลัก และจำกัดเวลาการเข้าพื้นที่ของรถบรรทุก ทั้งนี้ แนวคิดนี้ยังต้องการความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ **3. การปรับปรุงตัวชี้วัดให้เหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา** โดยนำแนวคิดหน่วยงานการคมนาคมขนส่งแบบไร้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transportation), สำนักงานการจัดการทางหลวงแห่งชาติ (The Federal Highway Administration: FHWA) จากสหรัฐอเมริกาทำการปรับปรุงตัวชี้วัดความครบถ้วนของทางเท้าและถนนให้เหมาะสมกับพื้นที่ และทำการคัดเลือกจัดทำรายการตรวจเช็คสภาพเส้นทางสัญจรในพื้นที่ ได้แก่ จำนวนสิ่งกีดขวางทางสัญจรชั่วคราว, ความสะอาด / สวยงาม, ความสะดวกและความปลอดภัยของทางสัญจร ความง่ายในการเข้าถึงพื้นที่, อุปสรรค ทางลาดชัน / ทางต่างระดับ เป็นต้น

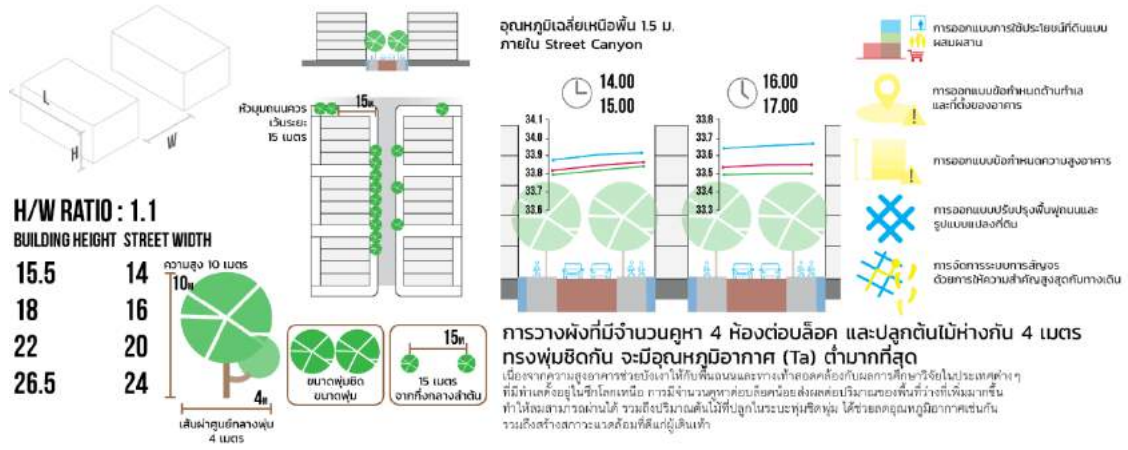
ทางด้าน **รศ.ดร.ภาวิณี เอี่ยมตระกูล** ผู้อำนวยการศูนย์แห่งความเป็นเลิศทางวิชาการด้านวิจัยและนวัตกรรมเพื่อการขนส่งเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กล่าวว่า สถานีรถไฟมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค (Regional center) ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดอยุธยา จังหวัดนครนายก กรุงเทพมหานคร และจังหวัดนนทบุรี โดยมีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สำคัญ อย่างเช่น ถนนพหลโยธิน เป็นทางหลวงสายหลัก เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครผ่าน จังหวัดปทุมธานี ไปสู่ทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ยังมีถนนรังสิต – นครนายก เชื่อมโยงไปยังจังหวัดนครนายก ถนนรังสิต – ปทุมธานี เชื่อมโยงไปยังจังหวัดสุพรรณบุรีและนครปฐม และถนนพินุลสงคราม เชื่อมโยงไปยังจังหวัดนนทบุรี (แผนพัฒนาจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2557 – 2560: 2556) จึงทำให้จังหวัดปทุมธานี จึงเป็นศูนย์กลางของการกระจายสินค้าได้เป็นอย่างดี เกิดการจ้างงานและการอพยพของคนเข้ามาสู่พื้นที่และเกิดพื้นที่เมืองที่มีความหนาแน่น ส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ด้านพาณิชยกรรมอย่างเข้มข้น เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประชากรจากบทบาทของการเป็นพื้นที่ชานเมือง ทั้งนี้ในการหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางในบริเวณ พื้นที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต จึงได้มีการกำหนดกรอบของการดำเนินโครงการทั้งหมด 5 โครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

โครงการที่ 1 “กรอบการวิเคราะห์นโยบายและการวางแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางที่เอื้อต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน” การทบทวนข้อมูลกรอบนโยบาย กฎหมาย กลไกการบังคับใช้ ความเป็นไปได้ และความพร้อมของการนำนโยบายไปบังคับใช้นโยบายการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางในประเทศไทยพบว่า มีปัญหาความเชื่อมโยงของนโยบาย กล่าวคือ มีการระบุกรอบนโยบายการพัฒนาการขนส่งระบบรางในระดับประเทศ ระดับภาค และระดับภูมิภาค แต่ไม่มีการวางแนวทางหรือกรอบนโยบายการพัฒนาที่สอดคล้องกันในระดับท้องถิ่น ประกอบกับกฎหมายผังเมืองที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนา รวมถึงข้อจำกัดทางกฎหมายในการเวนคืนที่ดินที่ระบุให้ใช้เพื่อสาธารณะเท่านั้น ส่งผลให้ความหลากหลายในการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับเมืองไม่สามารถเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน เพราะแม้มีการกำหนดแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางในแผนพัฒนาระดับประเทศหรือระดับภาค แต่ยังคงขาดความชัดเจนในการบังคับใช้กลายเป็นช่องว่างของการพัฒนาระหว่างนโยบายในระดับบนและแผนปฏิบัติการในระดับล่างนี้

โครงการที่ 2 “การวางแผนและออกแบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งระบบรองและสิ่งแวดล้อมสรรค์สร้างที่ส่งเสริมการเชื่อมต่อการใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางของคนทุกกลุ่ม” โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ (1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเดินเท้า (Pedestrian Mall) จำเป็นต้องมีการวางแผนเส้นทางทางเดินเท้าที่สามารถเชื่อมโยงไปยังสถานที่สำคัญและบริเวณสถานีอย่างทั่วถึง ตลอดจนกำหนดการเชื่อมต่อของทางเดินยกระดับ (Skywalk) เพื่อเชื่อมทางเดินระหว่างอาคารและอาคารจอดรถ และ (2) การพัฒนาโครงสร้างเพื่อคมนาคมขนส่งสาธารณะ (Transit Mall) โดยกำหนดพื้นที่อำนวยความสะดวกในการเดินทางทั้งร้านค้าแฟล จุดจอดรับส่ง และพื้นที่บริการรถโดยสาร (Bus depot) โดยรายละเอียดดังภาพ



โครงการที่ 3 “กลยุทธ์การวางแผนเมืองและออกแบบสิ่งแวดล้อม เพื่อเอื้อต่อการพัฒนาบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบราง” ในการออกแบบสิ่งแวดล้อมเมือง เป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ในการวางแผนและออกแบบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากมีอิทธิพลต่อการสร้างองค์ประกอบของรูปแบบเมือง (Elements of Urban Form) ที่มีผลต่อลักษณะสภาพภูมิอากาศของเมือง เพื่อให้คนเกิดสภาวะความสบายภายนอกอาคารมากที่สุด ภายใต้การใช้ดัชนีความสบายเชิงความร้อน (Outdoor thermal comfort index) โดยสามารถสรุปแนวทางของการพัฒนาพื้นที่ออกเป็น 4 ประเด็น ได้แก่ (1) ทิศทางการวางอาคารตามแนวถนน (2) สัดส่วนความสูงอาคารต่อความกว้างถนน (3) ความหนาแน่นของต้นไม้ (4) ความหนาแน่นของอาคาร โดยรายละเอียดดังภาพ



โครงการที่ 4 “แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีเพื่อสร้างความเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจและการค้าแห่งศตวรรษที่ 21 อย่างยั่งยืน” เป็นการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการวิเคราะห์รูปแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีเพื่อเป็นย่านศูนย์กลางของธุรกิจและการค้า โดยนำมาปรับใช้เพื่อให้เข้ากับบริบทของประเทศไทย โดยแนวทางของการศึกษาที่ได้จะสามารถบ่งบอกถึงแนวทางของการจัดการพื้นที่ใช้สอยทั้งด้านพาณิชย์กรรมและด้านพื้นที่ใช้สอยสำนักงาน โดยได้เสนอขอบเขตของรัศมีพื้นที่โดยรอบสถานีออกเป็นทั้งหมด 4 ส่วนด้วยกันคือ

- 1.) รัศมีไม่เกิน 200 เมตร โดยรอบสถานี กำหนดให้ FAR = 5-7 แต่ในกรณีที่สามารถออกแบบอาคารให้เชื่อมต่อกับพื้นที่สถานีได้โดยตรงจะให้ FAR Bonus MAX 10 : 1
- 2.) รัศมีไม่เกิน 500 เมตร โดยรอบสถานี กำหนดให้ FAR = 4-6
- 3.) รัศมีไม่เกิน 800 เมตร โดยรอบสถานี กำหนดให้ FAR = 3-5
- 4.) รัศมีไม่เกิน 1,600 เมตร โดยรอบสถานี กำหนดให้ FAR = 1-3

โครงการที่ 5 “แนวทางการออกแบบวางผังที่อยู่อาศัยและพื้นที่สาธารณะบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนระบบรางที่เอื้อต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ กรณีศึกษาพื้นที่รอบมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต” โดยสามารถสรุปประเด็นของการศึกษาดังนี้ (1) ผู้ที่มีรายได้ต่ำสามารถอาศัยอยู่ในพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟ ทั้งในระยะ 500 เมตรและ 800 เมตร (2) การกำหนดสัดส่วนพื้นที่อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่รอบสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 40 - 60 ของพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งหมด (3) ในระยะ 500 เมตรจากตัวสถานี จะกำหนดให้มีค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ที่ดินของอาคารที่พักอาศัย = 2.5 - 5 (4) ในระยะ 800 เมตรจากตัวสถานีจะกำหนดให้มีค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ที่ดินของอาคารที่พักอาศัย = 2 - 4 และ (5) การกำหนดค่าความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย ควรจะอยู่ที่ประมาณ 20-60 ผู้นิต/ไร่ โดยรายละเอียดดังภาพ

